KRAKOWSKI MIESIĘCZNIK ARTYSTYCZNY.

ORGAN TOWARZYSTWA OCHRONY PIĘKNOŚCI KRAKOWA i OKOLICY.

REDAKCYA i ADMINISTRACYA
KRAKÓW. — UL. BISKUPIA V.

NUMER 5 i 6. MAJ-CZERWIEC 1913 R.

DO NASZYCH PRZYJACIÓŁ.

Po całym obszarze Polski rozrzuconych jest wiele zabytków, nieznanych szerszemu ogółowi, wiele zakątków uroczych a ukrytych, których utrwalenie i rozpowszechnienie wiadomości o nich jest bardzo pożądanem.

W wydawnictwie przez nas podjętem otwiera się pole dla tych dążeń, w imię których czujemy się upoważnieni zwrócić się do Wszystkich, podzielających naszą serdeczną troskę o zachowanie zagrożonej piękności kraju, z zaproszeniem do wzięcia udziału w naszych usiłowaniach, przez nadsyłanie wiadomości, zdjęć fotograficznych, sztychów, ilustracyi, rysunków i t. d., ciekawych budowli i partyi krajobrazowych, zarówno pięknych, jak i mogących posłużyć za przykład odstraszający.

Zapraszając do zapisywania się na członków Towarzystwa, zwracamy uwagę, że tego rodzaju instytucye winny mieć tysiące członków.

Podajemy wyciąg naszego statutu:

§ 2. Celem Towarzystwa jest inicyatywa i współdziałanie w upiększaniu, a przeciwdziałanie w oszpecaniu miasta Krakowa i okolicy;

§ 5. Członkowie dzielą się na:

a) Założycieli, którzy na cele Towarzystwa złożą jednorazowo najmniej 200 Kor.;

b) Wspierających; mogą być nimi instytucye lub jednostki, które zobowiążą się wnosić na rzecz Towarzystwa najmniej 25 Kor. rocznie;

c) Zwyczajnych, płacących roczną wkładkę 6 Kor.

ADRES: TOWARZYSTWO OCHRONY PIĘKNOŚCI M. KRAKOWA I OKOLICY - KRAKÓW, BISKUPIA 5.

ROCZNIK 3 REDAKCYA I ADMINISTRACYA: KRAKÓW, UL. BISKUPIA 5. MAJ CZERWIEC.

MIESIĘCZNIK ARTYSTYCZNY

ORGAN POŚWIĘCONY SPRAWOM:
ZWIĄZKU TOWARZYSTW UPIĘKSZANIA KRAJU, TOWARZYSTWA OCHRONY PIĘKNOŚCI KRAKOWA, TOWARZYSTWA UPIĘKSZENIA M. LWOWA I OKOLICY.

PRENUMERATA ROCZNA WYNOSI:

W KRAKOWIE BEZ ODNIESIENIA DO DOMU . K. 4·— || Z PRZESYŁKĄ ZAGRANICĘ . . . . . MK. 4 = RB. 2·—
Z PRZESYŁKĄ W AUSTRYI . . . . „ 5·— || ZESZYT POJEDYNCZY . . . . K. —·50

ROCZNIE UKAZUJE SIĘ DZIESIĘĆ ZESZYTÓW.

NR. 5 i 6. REDAKCYA I ADMINISTRACYA: LWÓW, UL. MOCHNACKIEGO 58. 1913 R.

TRAMWAJE KRAKOWSKIE — OBJEKTYWNE UWAGI

II. WIDOKI NA PRZYSZŁOŚĆ.

Dziwna to rzecz, że w sprawach, tak bardzo ogół obchodzących, tak trudnem jest przeprowadzenie reform prawdziwie pożytecznych. Zwykle bowiem projekt o najwznioślejszej idei podstawowej jest w swem urzeczywistnieniu zaprzeczeniem tejże idei. Od powstania projektu do wprowadzenia go w czyn weszło już w grę tyle czynników, niemających zgoła nic wspólnego z ideą zasadniczą, że przemiana taka nikogo nie dziwi, a nawet sam autor zmiany takie często za swoje przyjmuje.

Ale pomimo to prawie niemożliwym do wytłomaczenia jest taki przebieg sprawy wobec inwestycyi, która nikomu szkodzić nie może, tylko jest powszechnem dobrodziejstwem każdemu zrozumiałem. Przecież nikt na własną szkodę działać nie chce.

A jednak czasami tak bywa i tak jest bezwątpienia ze sprawą nowych tramwajów elektrycznych w Krakowie. Najlepsza myśl, najlepsze dążenia, a wynik przerażający. Wszyscy oczekują, że tramwaj ów będzie wreszcie wymarzonym środkiem komunikacyi, że będzie można zamieszkać taniej, wygodniej i zdrowiej w nowych dzielnicach W. Krakowa, pokłada się pełną nadzieję, że handel i przemysł zdoła się rozwinąć w dzielnicach odległych dzięki dogodnej komunikacyi, gdyż będzie je łączył tramwaj, który umożliwi szybkie przenoszenie się do rozmaitych dalekich punktów wielkiego miasta. Wszyscy się na płynące stąd dobrodziejstwa cieszą i liczą na nie — a tymczasem oby nie było gorzej niż było dotychczas. Ciasno zaciągnięty pas fortyfikacyjny, ta główna przeszkoda w rozwoju Krakowa nie wyrządziła przecież takich szkód, jakich można oczekiwać od tramwaju założonego według projektu (tu zał.) wypracowanego przez krakowską Dyr. Tramwajów. Dlaczego taki projekt powstał, nikt wyjaśnić nie zdoła, gdyż w tym wypadku długoletnie nawyknięcie nie może być dostateczną wymówką i dlatego, że przez wiele lat Kraków cierpiał z powodu wadliwie założonego tramwaju i publiczność to znosiła aczkolwiek z głośnem narzekaniem, nie wolno wykonywać nowego tramwaju z tymi samymi błędami na większą skałę, czyli zła potęgować.

Zasadą wspomnianego projektu jest, że tramwaj musi przechodzić przez Rynek i śródmieście, błąd w I. części niniejszego wywodu, gdzie była mowa o błędach dotychczasowego tramwaju, dostatecznie wyjaśniony tak, że zbytecznem tu powtarzać. W ten sposób Rynek pozostaje nadal punktem węzłowym całej sieci i to w znacznie gorszych warunkach i w wyższym stopniu niż dotąd. Mieliśmy na Rynku tylko trzy tory wąskie — obecnie będzie ich cztery szerokich, gdyż jakby dla symetryi postarano się

by jeszcze jedna linia biegła wzdłuż linii C—D (od ul. Grodzkiej do Wiślnej) i prowadziła tramwaj w ulicę św. Anny, koło gmachów uniwersyteckich i biblioteki Jagiellońskiej. (!) Tak — przez ulicę wąską, koło zabytkowych gmachów przeznaczonych dla pracy umysłowej, wymagającej skupienia i spokoju, będą biegły ciężkie wozy tramwaju normalno-torowego z przeraźliwym dzwonkiem i łoskotem, gdyż na dosyć znacznej przestrzeni będzie przebiegał linią prostą w ulicy, która dotąd jeszcze cieszy się bardzo małym ruchem przechodniów, będzie więc mógł jechać bardzo szybko. Może dla tramwaju przeniosą bibliotekę i budynki uniwersyteckie gdzieindziej z miejsca, które odtylu wieków zajmowały. Byłoby to lepiej — ale tem nie uchroni się takiego skarbu jakiem jest gmach biblioteki Jagiellońskiej od zagłady. Taki sam los czeka wszystkie inne klejnoty architektury, które przeważnie znajdują się w śródmieściu.

Ale zastanówmy się teraz dokładnie nad tem, jakie zmiany projekt Dyrektora Tramwajów przedstawia. Zagadnienie to nie trudne do rozwiązania, gdyż właściwie żadnych zasadniczych zmian nie wprowadza. Wprawdzie tory będą normalne, t. j. szerokie, zamiast dotychczasowych wąskotorowych na 1 m, a wozy większe i wygodniejsze, zdolne do poruszania się ze znacznie większą szybkością, ale to wszystko nieda się wyzyskać na małej, labiryntowej przestrzeni śródmieścia, a temsamem na całej sieci. Wszystko pozostaje więc przy starem, tylko plaga zostanie rozprzestrzenioną na większą ilość ulic, czyli spotęgowaną. Na to, by dojść do wniosku, jakie korzyści może miastu przynieść podobna lokomocya trzeba przejść do rozbioru szczegółowego.

Na planie zatytułowanym »Sieć tramwajów Wielkiego Krakowa«, którego kopię załączyliśmy przy części I. tej pracy, naznaczono rozmaite rodzaje linii różnemi kolorami. Przy pierwszym rzucie oka na ten plan uderza przewaga linii niebieskich (na zał. kopii pełnych), oznaczających linie biegnące po trasach dawnego tramwaju wąskotorowego. Nowe linie znaczone kol. czerwonym (przerywane linie na kopii) widzimy przeważnie tylko jako przedłużenie linii starych, które wszystkie są promienne i biegną od Rynku do dzielnic przyłączonych. Pozatem widzimy linie nowe przeważnie w śródmieściu, a nawet w samym Rynku. Czyli, że prócz dawnych będzie jeszcze szereg nowych torów, tak że prawie nie będzie ulicy, nie będzie placu w śródmieściu wolnego od plagi tramwajowej. I tak oprócz dotychczasowych linii będą tory nowe w ul. Mikołajskiej, Szpitalnej, na Małym Rynku (2 tory), a nawet na ul. Pijarskiej, gdyż nowe wielkie wozy nie zmieszczą się w otworze Bramy Floryańskiej. Wreszcie na Rynku będzie czwarty tor, by tramwaj wprowadzić do zacisznej dotąd ze względu na uniwersytet i bibliotekę, wąskiej ul. św. Anny. Widzimy także Zamek Wawelski w pięknym czerwonym pasku, gdyż i tam tramwaj musi objeżdżać, tego żąda pietyzm dla zabytku, nato, by nawet ludzie nie mogący chodzić mogli z wozu tramwajowego Wawel podziwiać. (W ostatniej chwili dowiadujemy się i z wielką radością to stwierdzamy, że myśl ta była tylko próbą, która nigdy w życie nie wejdzie).

Ale idźmy dalej. Sieć tramwajów na wspomnianym planie przypomina kształtem jakiegoś potwornego zwierza, coś w rodzaju ośmiornicy lub sympatycznego pająka kosiarza. Pośrodku zwarty tułów złożony z całego labiryntu linii śródmieścia, a wkoło dziesięć długich ramion zakończonych pętlami. Właściwej komunikacyi odległych punktów pomiędzy sobą niema wcale, gdyż wszystkie linie są promieniowe i cały ruch będzie w dalszym ciągu musiał odbywać się pośrednio przez Rynek. Zato w śródmieściu na malutkiej jego przestrzeni, tam, gdzie

jego właściwie nie potrzeba, komunikacya będzie tak intezywną, że będzie niemożliwem poruszać się inaczej, jak za pomocą tramwaju — o ile ten będzie mógł w ciasnocie śródmieścia szybko i regularnie kursować — a to jest bardzo wątpliwe. O połączeniu pomiędzy dalszemi dzielnicami nie pomyślano wcale — ten prastary, wypróbowany system pieszej lokomocyi podobno wystarcza.

A przecież linii nie przewidziano zamało — ma ich bowiem być aż dwadzieścia. Skąd się wzięła ta moc linii, skoro wspomniany pająk ma tylko 9 odnoży tj. 8+1 więc 5 linii wystarczyłoby przy systemie promieniowym do połączenia ich końców ze sobą. Otóż ta mnogość linii jest wynikiem ciasności ulic śródmieścia. Dwa tory w jednej ulicy w żaden sposób biedz nie mogą, postanowiono więc wprowadzić system pętlowy, niepraktyczny i bardzo kosztowny. Wozy będą wjeżdżały jedną ulicą a drugą wyjeżdżały. Niech więc ci, co cieszą się na wielką dogodność komunikacyi w śródmieściu, zbytnio się nie łudzą, skorzystać będą mogli z tej dogodności tylko w tym wypadku, kiedy przypadkiem zajdzie zbieżność pomiędzy kierunkiem biegu tramwaju a tym, w którym się ma dany osobnik udać. O ile będzie odwrotnie, to nawet w śródmieściu piesza komunikacya będzie miała pierwszeństwo, ale bezpieczeństwo przechodniów będzie bardzo wątpliwem. Gwałtem ciśnie się więc do ust pytanie, na co ten tranwaj w śródmieściu, taki kosztowny i przynoszący tyle złego ze sobą, bo obniżający wartość domów, szkodliwy dla handlu i tamujący ruch uliczny, kiedy on nie może w zamian oddać żadnej pozytywnej usługi. Ale na to odpowiedzi niema i daremnie wysila się ten, ktoby jej szukał, bo prawdopodobnie pochodzi to stąd, że projektujący nie zadali sobie zupełnie trudu, by zastanowić się nad tak ważnym tematem, a może było mało czasu, gdyż u nas zwykle najważniejsze kwestye załatwia się z gorączkowym pośpiechem, a to się później strasznie mści. Ale zato miasto będzie miało dwadzieścia linii tramwajowych. — Wprawdzie utrudnia to publiczności oryentacyę, brzmi jednak poważnie i po wielkomiejsku.

A skutek tego taki. — Obywatel z Nowej Wsi, chcąc się dostać np. na Wolę Justowską, musi wsiąść w linię Nro 4 (projektowanej sieci), dojechać do ul. Podwala, tu się przesiąść w linię Nro 2 i przejechawszy do następnego przystanku wysiąść, by dopiero linią Nro 7 dojechać do miejsca przeznaczenia. Jadący od nowego dworca towarowego do III. mostu musi na samym Rynku dwa razy się przesiadać, a ogółem 4 razy wsiadać do wozu w ciągu drogi, która w prostej linii powinna trwać najwyżej 15 minut. To też niepodobna wątpić, że nawet przy tak rozgałęzionej sieci większość publiczności będzie wolała chodzić piechotą lub ponieść wydatek na dorożkę.

Wreszcie, czy szerokie wozy tramwaju normalno-torowego będą mogły szybko się poruszać tam, gdzie wązkie wozy dotychczasowego tramwaju ciągle musiały stawać z powodu zatorów w ciasnych i krętych uliczkach, czy większe, dłuższe i cięższe będą mogły jechać po ostrych zakrętach w śródmieściu szybciej niż dawne wozy mniejsze, krótsze i lżejsze, należy powątpiewać i każdy zrozumie, że o pewnym i regularnym biegu tramwajów mowy być nie może.

Wreszcie zastosowanie pętli na obu końcach linii promiennych stoi w harmonii z całym projektem. Polegają one na tem, że dwa tory biegną obok siebie równolegle tworząc na obu swych końcach pętlicowate rozszerzenia, po których wóz objeżdża by zawrócić. Tensam wóz więc kursuje w jednę i drugą stronę. Takie pętle zastosowano we wspomnianym projekcie na wszystkich zewnętrznych punktach linii promieniowych. Jest to system zastosowywany zwykle tam, gdzie chodzi o długą od-

nogę i gdzie zachodzi fizyczna niemożliwość prowadzenia linii pierścieniem zamkniętym, n. p. gdy rzeki bez mostów, góry lub wąwozy stoją na przeszkodzie. Tych wypadków w Krakowie niema, dziwnem więc jest, dlaczego zastosowuje się system ze wszystkich najkosztowniejszy i to nietylko przy zakładaniu trasy, ale i stale podczas ruchu, gdyż na pętlach traci się ogromnie wiele prądu i czasu bez żadnego zysku dla komunikacyi, przejeżdżanie pętli, bowiem, jest traceniem czasu i energii na darmo. Ale nie dosyć na tem, gdyż nietylko na zewnętrznych końcach linii promiennych projektuje się pętle.

Jak wyżej wspomniano, powstały one z konieczności w śródmieściu, gdzie z powodu ciasnoty ulic tylko jeden tor w nich leżeć może. W obwodzie pomiędzy Rynkiem, a plantami powstaje więc znowu szereg pętlic przyczem w jednych ulicach wozy będą biegły w kierunku ku Rynkowi, a w innych od Rynku na zewnątrz. Dogodność tego systemu powyżej wykazano, wystarczy dodać, iż pochłonie to koszta, które się nigdy nie wrócą, nie stoją bowiem w żadnym stosunku z przypuszczalną rentownością przyszłego tramwaju, który nie będzie mógł cieszyć się wziętością u publiczności, skoro nie będzie czynił zadość wymaganiom dobrej komunikacyi.

Że w tem wszystkiem bynajmniej niema przesady dosyć spojrzeć na załączoną do I. części tego wywodu kopię projektu M. Dyr. Tramwajów, dość się przekonać, że tylko ul. Bracka i Szczepańska są od tej plagi wolne, by dojść do przekonania, że może raczej zamało poświęcono miejsca na wyrażenie słusznego oburzenia za tak lekkomyślne traktowanie sprawy pierwszorzędnej wagi.

Wszak Kraków to nie zapomniany przez Boga i ludzi zakątek, który niema przed sobą przyszłości. Dużo on ucierpiał, ale myśmy nie powinni przyczyniać się do tego, by mu jeszcze większe krzywdy wyrządzono. Rozwój Krakowa na miasto pierwszorzędnego znaczenia, to sprawa niedalekiej przyszłości. Leżąc na ważnej linii kolejowej między wschodem a zachodem, na linii wodnej kanałów, jako główny port, Kraków jest równocześnie centrem przemysłowym i jednym z najważniejszych centrów górniczych. Przemysł metalowy, ceramiczny, chemiczny i t. d. coraz bardziej się rozwijają a mineralne bogactwa zagłębia krakowskiego tylko w nieznacznej części są wyzyskiwane. Śmiało więc można powiedzieć, że ze sztucznie na razie powstałego »Wielkiego Krakowa« powstanie wkrótce wielkie miasto europejskie, które w stosunku do swego rozwoju będzie potrzebowało odpowiedniej komunikacyi. Więc i M. Dyr. Tramwajów projektując nową sieć dla m. Krakowa nie powinna o tem zapominać, jak również niewolno lekceważyć zabytkowego znaczenia Krakowa, jako dawnej stolicy Polski i powagi jego obecnego stanowiska, jako duchowej stolicy dla całego narodu.

A przecież zrobienie sieci, odpowiadającej choćby do pewnego stopnia kardynalnym wymaganiom dobrej komunikacyi, nie jest rzeczą, tak bardzo trudną. Załączony plan Nr. II. daje pojęcie o tem jak można położyć podobną sieć, omijając dotychczasowe usterki. Należy tylko się odważyć na kilka kroków radykalnych.

Otóż przedewszystkiem trzeba tramwaj usunąć z jądra śródmieścia.

To jest pierwsza kardynalna zasada, bez której Kraków nigdy nie będzie miał sieci oddającej wymagane usługi. Wielkie wozy, kursujące po labiryncie śródmieścia, — po wszystkich jego ulicach, nie mogą dawać rękojmi: ani regularnego ruchu dla pasażerów, ani bezpieczeństwa dla przechodniów. Zakłócają spokój i obniżają wartość budowli śródmieścia.

Drugą zasadą równie ważną jest, by linie były założone pierścieniowo. To znaczy, by wozy nie kursowały tam i nazad, zawracając za pomocą pętli, albo przez obrócenie prądu, jak było dotąd, ale krą-

żyły ciągle w raz powziętym kierunku. A szczególnie w warunkach planu Krakowa, który sam jest założony pierścieniowo, podobny system nietylko dałby się przeprowadzić, ale jest jedynym, nie narażającym na zwalczanie wielkich przeszkód.

We wspomnianym w części I. artykule Arch. Kaczmarskiego, była myśl ta podobnie traktowana. Była mowa o pierścieniach współśrodkowych, z których pierwszy obiegałby w koło plant dzisiejszych, i o odpowiedniej ilości linii promieniowych, celem połączenia pierścieni między sobą. Myśl ta była wyrażona ogólnikowo i tak rzeczywiście plan powinien wyglądać, trzeba tylko starać się o odpowiednie poprowadzenie poszczególnych linii t. j. tak, by wozy przebiegały możliwie największą przestrzeń zajmując zawsze pierścień zamknięty. Linii otwartych t. j. takich, na których wozy muszą zawracać nie należy robić.

Wreszcie ostatnią zasadą jest, by tramwaj prowadzić jaknajbliżej centrów ruchu i w kierunku naturalnego ruchu publiczności. Przytem jednak należy się wystrzegać zakładania linii tam, gdzieby ruch tramwajowy mógł wyrządzić jakąkolwiek szkodę. Należy więc prowadzić linie jaknajbliżej urzędów, teatrów, dworców itd. ale w ten sposób, by nie przeszkadzał np. nauce w szkołach, nie zakłócał spokoju w szpitalach, kościołach i bibliotekach. Powinien poruszać się głównie w szerokich ulicach, gdyż tam hałas i turkot mniej daje się we znaki, a unikać ulic bocznych i wąskich.

Opierając się na tych punktach zasadniczych widzimy, że można utworzyć następujące linie o zamkniętym pierścieniu.

1. Pierścień północny. Od Magistratu przez Zwierzyniec, Wolę Justowską, Łobzów, Krowodrzę, Olszę i Piaski ulicą Wielopolem z powrotem przed Magistrat.

2. Pierścień Główny. Od gł. poczty ul. Kolejową, Pawią, Kurniki, Warszawską w koło alejami Mickiewicza, Słowackiego i Krasińskiego przez Most na Dębniki i Podgórze, gdzie tworzy drugi pierścień i przez Most podgórski, Kazimierz ul. Grodzką i Gertrudy z powrotem do gł. poczty.

3. Pierścień południowy. Od Magistratu, Franciszkańską, obwodem Plant do gł. poczty, ul. Starowiślną przez III. most na Podgórze do stacyi Podgórze Bonarka i Podgórze, Płaszów, przez tor kolejowy na Zabłocie i z powrotem przez Kazimierz do Magistratu.

4. Pierścień wschodni. Od głównej poczty przez ul. Kolejową i Lubicz na Dąbie z powrotem na Grzegórzki ul. Grzegórzecką, Podgórską nad Wisłę do Dietlowskiej i ul. Wielopole do gł. poczty.

5. Linia łącząca. Od Magistratu ul. Straszewskiego, Wolską na Wolę Justowską za torem wyścigowym na Łobzów, ul. Nowowiejską i Karmelicką, Dunajewskiego, Długą na Krowodrzę do cmentarza, ul. Warszawską do Basztowej i wkoło ul. Kolejową, Dominikańską przed Magistrat.

6. Pierścień wewnętrzny. Od Magistratu ul. Straszewskiego i t. d. wkoło Plant do gł. poczty, ul: Wielopolem, Dietlowską i Grodzką do Magistratu.

Jest więc w ten sposób linii 6. nie 20, ale obejmują daleko znaczniejszą przestrzeń i łączą wszystkie najważniejsze punkty W. Krakowa. Sieć powyższa ma też dwa punkty węzłowe, przed Magistratem jeden, a przed gł. pocztą drugi, a oprócz tego każdy pierścień łączy się w jednym z tych miejsc ze wszystkiemi innemi liniami, tak, że jadący winien się raz tylko przesiadać, chcąc dojechać do zamierzonego punktu całej sieci. Następnie przez to właśnie, że się linie łączą i to w miejscach wymagających intenzywniejszego ruchu, ilość wozów w stosunku do ich zapotrzebowania jest dokładnie uregulowaną. Tak więc na ulicy Grodzkiej, koło Magistratu i poczty, oraz na obrębie plant, tam gdzie przechodzą trzy linie i ruch jest większy,

przechodzi wozów trzy razy tyle, niż na zewnętrznym obwodzie n. p. pierścienia I. i II.

Wreszcie naznaczono na planie wszelkie budynki stanowiące centra ruchu publiczności, przyczem specyalnie uwidoczniono budynki, które należy ochraniać przed sąsiedztwem tramwaju. Pokazuje się zaś, że większość budunków publicznych, wymagających komunikacyi tramwajowej, jak magistrat, poczta, starostwo i t. p. leżą przeważnie poza obwodem plant. Budynki zaś drugiej kategoryi znajdują się przeważnie w śródmieściu lub w bocznych ulicach. Na planie też łatwo przekonać się, że pod tym względem, o ile się to dało, czyni on zadość wymienionym powyżej wymaganiom.

Wreszcie uwzględniono też warunki dalszej przyszłości, wyznaczając miejsca, skąd mogłyby wychodzić linie tramwajowe, służące do komunikacyi między ważniejszymi miejscowościami, leżącemi dalej poza Krakowem, jak: Wieliczka, Skawina, Kobierzyn i Borek Fałęcki wraz z drogą do Tyńca, przez Bielany i Liszki do Czernichowa i Alwerni, przez Bronowice do Krzeszowic, do Zielonek, przez Węgrzce do Michałowic i do Mogiły. Linie takie mogłyby tylko w części należeć do sieci tramwaji krakowskich, ale zato mogłyby oddać nieocenione usługi dla ruchu przemysłowego, handlowego i turystycznego. Zachodnia część tych linii łączyłaby, z tworzącym się zagłębiem węglowym, południowa zaś z portem. Przykłady takich linii mamy np. w sieci Bytom, Huta Laura, Katowice, oddającej wielkie usługi dla przemysłu i doskonale się rentującej, w liniach pobrzeżnych na Riwierze, Cannes, Nicea, Montecarlo, Mentona, służących głównie celom wycieczkowym, a również doskonale się opłacających. Jest to wprawdzie rzecz przyszłości, ale warta rozwagi.

Takim byłby więc w ogólnych zarysach plan sieci, którаby z jednej strony mogła oddawać usługi publiczności, pomogła rozwoju handlu i przemysłu, a nie przyczyniała się, ani do zeszpecenia i zniszczenia zabytków śródmieścia, ani nie zakłucała spokoju mieszkańców tam, gdzie go najbardziej potrzeba.

Wreszcie należy jeszcze wspomnieć o przystankach. Na planie M. Dyr. Tramwajów nie bardzo jasno uwidoczniono, gdzie przystanki właściwie będą się znajdowały. Jest to zaś sprawą również dosyć ważną. Zasadniczo powinny się wozy zatrzymywać na rogach ulic i to przed rogiem, ze względu na ruch w przecznicach. W ten sposób przystanki, przy dwutorowych trasach, powinny być dla wozów, jadących jednym w kierunku, po jednej stronie przecznicy, a dla jadących w kierunku przeciwnym na rogu przekątnio przeciwległym i to zawsze przed dojechaniem do ulicy. Dlatego zaś przystanki powinny znajdować się przeważnie na rogach ulic, by służyć taksamo dla publiczności z ulic głównych jak i z przecznic. Następnie powinny przystanki znajdować się w bliskości gmachów publicznych, koncentrujących znaczny ruch. Ale nigdy nie należy ich umieszczać tuż przed takim gmachem, by nie wywoływać zamieszania, lecz trochę opodal. Dalej nie należy umieszczać przystanków na środku ulicy, ale zawsze tak, by można było stać wygodnie czekając na wóz na trotuarze w miejscu nie narażonym, ani na zbytni ruch przechodniów a tembardziej nie na ruch kołowy. Wreszcie co do samej trasy dodać należy, że tory powinny się znajdować w takiej odległości od krawędzi chodników, by przejeżdżające wozy nietylko nie groziły przechodniom uderzeniem lub zaczepieniem, ale przestrzeń ta powinna być tak wielką, by przejazd tramwaju nie wywoływał przykrego wrażenia niepokoju tak, jak np. teraz jest w ul. Floryańskiej.

Wszystkie tu na końcu wypowiedziane uwagi zostały uwzględnione przy zakładaniu pierwszej w Krakowie linii normalnotorowej Salwator - III. most. Trudno tej linii cokolwiek zarzucić — jest ona wyko-

naną zarówno w szczegółach, jak i w całości wzorowo i może być tylko świadectwem, że w naszych ciężkich warunkach znajdują się ludzie, którzy potrafią dokonać dzieła skończonego i jest oczywistym dowodem, że nie na doświadczeniu i umiejętności nam zbywa, lecz, że wkradają się postronne wpływy paraliżujące całość. Nam brak raczej inicyatywy i odwagi do zerwania ze złemi nawyknieniami, do narażenia się garstce niezadowolonych. Brak nam wolności i swobody sądu. — I to są czynniki, które najlepszym fachowcom, zdolnym do tworzenia arcydzieł, wiążą umysł i dłonie i z najlepszych dążeń tworzą dzieła szkodliwe a zawsze połowiczne. Strzeżmy się też przedewszystkiem połowiczności w rozwiązywaniu zadań pożytku ogólnego, gdyż będzie się ona mściła na nas i na dalekich pokoleniach. Rzecz raz źle założona pociąga za sobą szalone koszta, a zupełna naprawa staje się czasem niemożliwą.

Należy się więc zastanowić póki jeszcze czas. Należy zwołać ankietę i przekonać się, czy rzeczywiście publiczność pragnie tramwaju w śródmieściu. Mamy przecież wszelkie dane po temu, że cały ogół, tj. zarówno publiczność krążąca po śródmieściu, jak również świadomi swoich celów przemysłowcy, kupcy i dbali o swoje dobro właściciele nieruchomości, większością głosów położyliby weto przeciwko urządzeniom narażającym ich na niebezpieczeństwo i materyalne straty.

Witold Małkowski.

OCHRONA GÓR PRZED KOLEJKAMI.

Wyczerpujące dowody jakie przedstawił Dr H. Kunzek w 1-2 Nrze naszego Miesięcznika w sprawie kolejki na Świnnicę musiały podziałać przekonywująco, i raz obudzone zainteresowanie w tym kierunku zmusza nas do uwiadamiania jak te sprawy załatwia zagranica. Zdawszy, bowiem, relacyę z własnych zapatrywań wolno nam oryentować się u obcych bez zarzutu naśladownictwa.

Cały pierwszy numer za r. bieżący »Heimatschutz« [1]) poświęcony sprawie »Heimatschutz und Bergbahnen« (ochrona pomników ojczyzny i górskie kolejki). Występują tutaj dwaj znawcy tych spraw t. j. Prof. Dr E. Bovet z Zurichu i Fritz Otto z Bazylei, obaj szwajcarzy, a zatem pochodzący z kraju, dla którego ta sprawa stała się niezmiernie aktualną, gdyż 41 kolejek pochłonęło tam ni mniej ni więcej tylko sto milionów franków.

Prof. Bovet zwie te kolejki »Profanacyą przyrody« a ich powstanie opiera na »pożądaniu **spekulacyi**, chciwości złota i grubych zmysłowych uciechach«. I czyż nie jest spekulacyą interes, gdzie renta się waży między 0 a iluzoryczną cyfrą 9,27%. Słusznie się zapytuje, kto tu korzysta i odpowiada że w pierwszym rzędzie inicyatorowie, potem spekulanci na terenach zawczasu koło kolei zakupionych, potem hotelarstwo; jak to ostatnie obniżyło poziom kultury, a nawet obniżyło dobrobyt gmin wiedzą dobrze Szwajcarzy. Autor zbierał w tym kierunku dane i pokazało się, że kolejki w swem otoczeniu zwiększyły podaż rąk, proletaryzując przez to jednostki, obciążyły niezmiernie gminy, na co skarżą się wszędzie przedstawiciele tych gmin i kantonów. Prof. Bovet dochodzi do rezultatu, że nietylko ze strony estetycznej kolejki górskie niszczą kraj, ale nierównie źle oddziaływują ze strony etycznej, przyciągając całe falangi coraz mniej kulturalnych jednostek. Dawnego tu-

[1]) Wydawnictwo: Bund Heimatschutz w Meiningen 1913 r.

rystę przynoszącego powagę uczonych, idealistów, pasyonowanych alpinistów, którzy albo przez naukę, albo święty zapał wnosili idealne wartości lub też bogatych cudzoziemców (Usländerzy ze złotą sakiewką, którą cenić umie praktyczny Szwajcar), zastąpili t. zw. »Bummler« łazęgi lub gapie w takich ilościach, że sobą zaśmiecają piękno okolic. Pruskie motto wielkiej produkcyi »Massenproduktion« nie da się tutaj zastosować. Taki gap dla kraju jest szkodliwy niszczy szlachetne wartości, a nic nie daje, starając się wykpić zawsze i wszędzie. Kolejki przeto tracą racyę bytu, nie dając nawet ekonomicznych zysków, co autor na zestawionej ściśle tabelce (str. 14 i 15) naocznie udowadnia.

Ze swej strony p. Otto podaje szereg niezmiernie ciekawych zdjęć jak to »Panorama« gór wygląda wobec techniki t. zw. »Fremdenindustrie«

Poważny szczyt Rigi Kulm, to jarmark małomiasteczkowy w permanencyi. Piękne widoki wiecznym śniegiem okrytych gór tworzą tło dla pudeł hotelowych, i to stanowi właśnie, że najpiękniejsza miejscowość zmienia się w panoramę godną wszechświatowych wystaw, po co jeździć zatem w góry.

Na str. 25 widzimy niezwykle dobrze dobrane zdjęcia Morza lodowego w Montanvert w jego dawnej powadze i krasie, a tuż pod tym rysunkiem drugi gdzie ten krajobraz zdeprawowano stacyą kolejową z murem oporowym, domem stacyi i t. d. rekwizytami kolei żelaznych. Mamy tutaj całe szeregi miejscowości zagrożonych; gdzie płakać się chce, że tak wspaniałe okolice będą odrutowane, zamienione pola śnieżne na »Lunaparki« (Aiguille du Midi) z zimowemi sportami koniecznie w lecie, spokojne doliny gromadami gapiów zaludnione i tym podobnych dobrodziejstw nowożytnych dadzą koleje i kolejki bez liku.

Tym ujemnym dobrodziejstwom nowożytnej techniki, broń i nas Panie Boże od nich, wypowiedzieli Szwajcarzy walkę. W roku 1907 mieli oni na proteście już 68 tysięcy podpisów, obecnie 150 tysięcy. A na drugim kongresie międzynarodowym w sprawie ochrony piękna ojczystej ziemi (Heimatschutz) wystąpili z następującą rezulucyą, która przyjętą została.

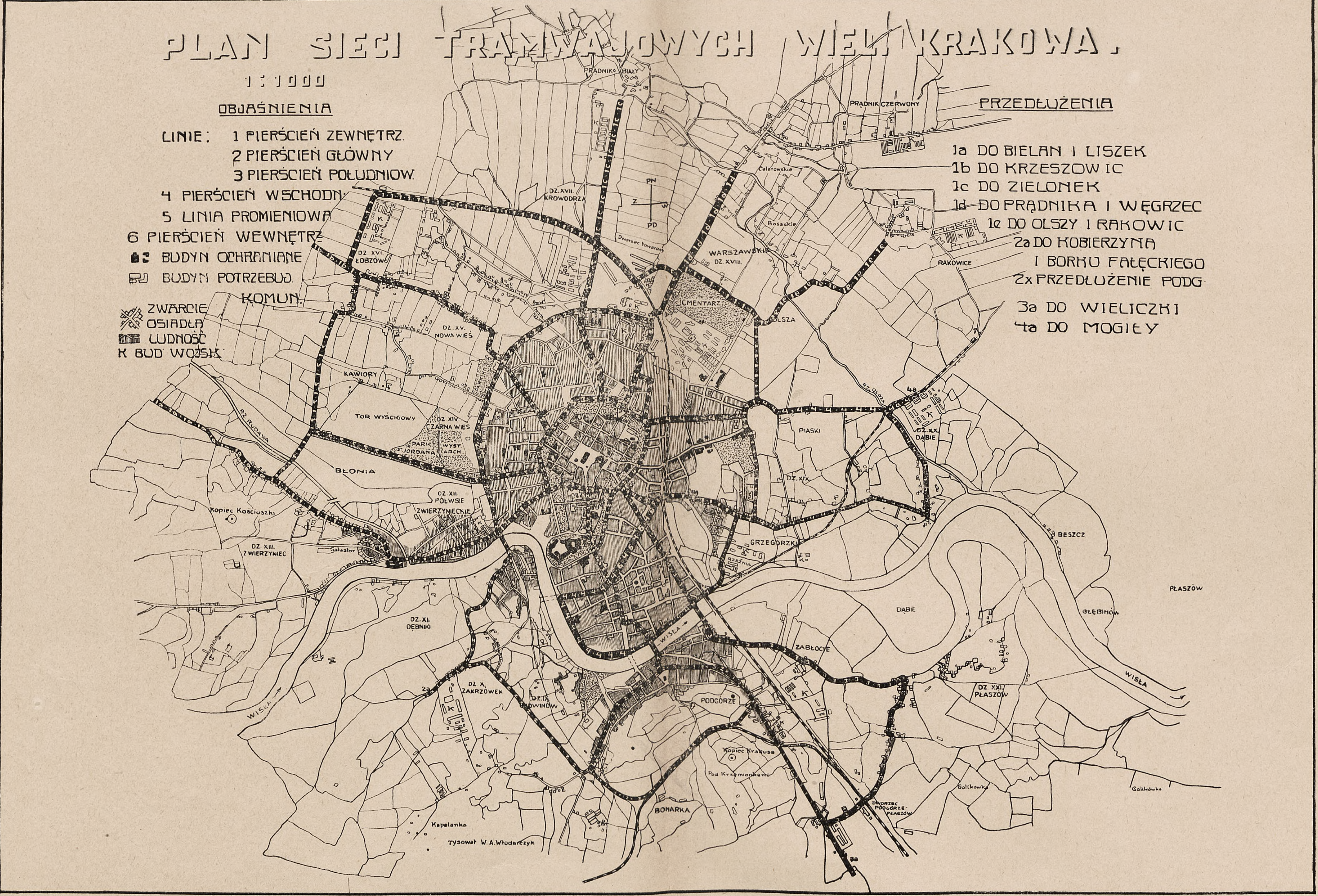
»II-gi międzynarodowy kongres ochrony piękna ojczystej ziemi stwierdza z ubolewaniem, że w wielu wypadkach bezcelowe spędzanie podróżnych (Zurüstungen zur Fremdenindustrie), zniszczyło cechę wielkości i spokoju szczytów górskich. Z tego powodu zwraca się kongres przeciwko wszelkim kolejom na szczyty i uchwala zwrócić do wszystkich reprezentowanych Państw, wnosząc podanie o nietykalność szczytów i ochronę przeciwko wszelkim eksploatacyom szczytów gór.«

S. G.

KRZYSZTOFORY.

Kto nie znał, o nich nie słyszał, gdy mowa o Krakowie?! Nie ma na rynku popularniejszego domu, a mało jest takich, któreby posiadały tę historyczną wartość, co Krzysztofory, tak pod względem budownictwa polskiego, jak równie pod względem polityczno-dziejowym.

Krzysztofory to nie tylko kronika tej narożnej budowli, to nie tylko księga, w której dłuto i kielnia utaiła mocą twórczej sztuki skarby kultury narodowej, to nie tylko dom, na którym unosi się duch polskiej poezyi, nie tylko skarbnica legend czarownych; Krzysztofory, to już nie tylko dzieje Rynku krakowskiego i tej do dziś dnia duchowej stolicy narodu polskiego, ale zarazem i cząstka historyi całej Polski.



ZAPROJEKTOWAŁ WITOLD MAŁKOWSKI.

PROJEKT ROZŁOŻENIA LINII TRAMWAJOWYCH (ROK 1913).

Krzysztofory to własność narodu, podobnie, jak Sukiennice, Szara kamienica, kościoły i klasztory polskie, podobnie jak zamki i grody, podobnie jak Wawel.

Krzysztofory równie jak »Szara kamienica«, jak pałac »pod Baranami« jak »Dom Wodzickich«, powstały z kilku mieszczańskich kamienic z gotyckich jeszcze pochodzących czasów, a mianowicie z domu Chmielowskich z którego w r. 1699 płacono osobno czynszu miastu złotych 3 gr. 6, następnie z kamienicy Radziejowskich, którzy odstąpili ją Zygmuntowi Słuszce, wreszcie kamienicy Rhonenbergów, przedanej aptekarzowi i mieszczaninowi Stanisławowi Hallerowi. Same »Krzysztofory«. które wzięły swą nazwę od świętego Krzysztofa, którego posąg zdobił fasadę — podobnie jak niegdyś »Barany« dom na rogu ul. Wiślnej i który również, jak i one dotrwał jedynie do końca XVIII w., należały w w. XVI do Iwana z Aleksandrowic, następnie do mieszczanina Kośliny, hojnego fundatora kaplicy św. Pawła, w kościele N. M. P. (1518 r.), potem do Melchiora Kosel de Korzkiew, wreszcie do Morsztynów.

Powstają zatem Krzysztofory na gotyckich wzniesione murach, zajmują naczelne w Rynku miejsce, i całą jedną stronę ulicy Szczepańskiej i część obecnie Jagiellońskiej, przy której znajdują się bardzo charakterystyczne stajnie dawnych magnatów polskich, a przy nich ujeżdżalnia, w której ostatniemi laty pomieszczono sklepy. Potężna sklepiona przejazdowa sień, w której swobodnie mogły się poruszać kolasy w trzy pary zaprzężone — piękne sklepione na parterze sale, szeroka, widna klatka schodowa, jakiej próżno szukać w całym Krakowie, gdzie po stopniach kroczyli monarchowie polscy, Władysław IV, Jan Kazimierz [1]), król Michał Korybut [2]); dalej przepiękne komnaty i izby, dziś niestety pozostawione bez opieki, bez poszanowania i czci, karygodnie zlekceważone, zaniedbane, w których gospodarowało żołdactwo po barbarzyńsku, jak w r. 1768 po zdobyciu Krakowa przez Rosyan, kiedy to jegry moskiewskie plądrowali bezkarnie bogate piwnice tego gmachu, zaś w r. 1846, kiedy zamieniono pałac ten Kazanowskich i Wodzickich poprostu na koszary wojskowe.

W r. 1540, jak podają zapiski miejskie, Krzysztofory były własnością Wacława Chodorowskiego; w r. 1570 Stanisława Karmińskiego syna Dorausa z Karniowa. Wówczas (1577) utrzymywał w domu tym aptekę Wojciech (Smoliński), zaś w r. 1622 mieszkał aptekarz Kin Kasper, który w r. 1633 dostarczył na uroczystość składania hołdu Władysławowi IV przez mieszczan krakowskich »marcepanów i rzezanych papierków«, a nadto na elekcyą rajców miejskich »konfektów za zł. 46 gr. 20« [3]).

W XVII wieku Krzysztofory należały do Adama Kazanowskiego, marszałka nadwornego i administratora żup wielickich; po r. 1649 t. j. po śmierci Kazanowskiego, dom ten, a właściwie już pałac, otrzymują spadkobiercy, od których w r. 1683 nabywa Krzysztofory Wodzicki, również żupnik wielicki. Blisko sto lat pozostaje dom »pod Krzysztoforami« w rodzinie Wodzickich, od których odkupuje go wreszcie ks. Kajetan Ign. Sołtyk, biskup krakowski, po swym powrocie z Kaługi, gdzie był zesłany. Ale ks. biskup nie poprzestał jedynie na Krzyszforach; rodzi się w nim chęć posiadania całej

---

[1]) O czem świadczy zapiska współczesna kupca Jana Markowicza (1668 r.).

[2]) Według źródeł J. Łepkowskiego. Podczas 10 dniowego pobytu w Krakowie króla Michała Korybuta z małżonką w r. 1671.

[3]) Według dawnych zapisków miejskich.

REKLAMA U NAS

A W SZCZEGÓLNOŚCI REKLAMA ULICZNA W KRAKOWIE.

II.

Prawdą jest, że w naszych wyjątkowych warunkach, głównie dla braku znaczniejszego własnego przemysłu, zarówno świat kupiecki jak i ogół społeczeństwa, prawie wcale nie miał sposobności do wyrobienia sobie należytego zrozumienia dla dosyć skomplikowanej istoty reklamy. To też zapatrywania pod tym względem są u nas albo zupełnie bezkrytyczne, albo też — niesłusznie, w czambuł potępiające reklamę jakiegokolwiek rodzaju.

Wielu naszych estetyków i w ogóle ludzi o wyższym polocie duchowym, na samo wspomnienie słowa »reklama« uczuwają pewien niesmak i wstręt. Sam wyraz zdaje im się tłómaczyć, jakoby był równomierny z ckliwym krzykactwem, czemś niegodnym, niemoralnym, blagą, natręctwem a nawet »szwyndlem«. Widzą oni w tem coś zupełnie zbytecznego — wielki nonsens, który swą brutalną siłą zakłóca powaby czystej poezyi.

Oczywiście, tylko brak wniknięcia w tajniki dzisiejszej sztuki reklamowej, może być powodem takiego pojmowania rzeczy. Dawno minęły czasy, gdzie reklamę indyfikowano z oszustwem i blagą. Ostatnia popłynęła swoim korytem dalej, pierwsza skrystalizowała, stała się prawdomówną, w czem w wielu krajach przyszła jej na pomoc specyalna ustawa. Reklama w drodze ewolucyi uszlachetnia się za granicą coraz więcej. Tu i owdzie zawiera nawet sojusz ze sztuką i beletrystyką, zasilając obie swemi materyalnemi środkami. Strona istotna dzisiejszej reklamy, nie leży już więcej w pierwotnym znaczeniu jej źródłosłowa, pochodzącego od »krzyczeć«. W dzisiejszej formie możnaby tłómaczyć albo zastąpić ją wyrazem: »głoszenie«, »werbujące polecenie«, albo też »zjednywające polecenie« i t. p., gdyby to odpowiadało charakterowi języka polskiego.

Nasi estetycy i ekonomiści społeczni, winni się zatem wyzbyć wszelkich uprzedzeń w pojmowaniu reklamy; nie powinni jej potępiać, lecz raczej współdziałać z odnośnymi czynnikami, nad jej uszlachetnieniem, aby i u nas wkroczyła ona na właściwą drogę prowadzącą do rozwoju handlu, przemysłu i dobrobytu. Kraj z tego odniósłby niemałe korzyści.

Ta druga bezkrytyczna kategorya naszego społeczeństwa, to głównie kupcy, przemysłowcy i wszelkiego rodzaju przedsiębiorcy, posługujący się reklamą, albo conajmniej odczuwający potrzebę tejże. Ponieważ reklama wyciąga im sporo pieniędzy z kieszeni, widzą w niej tylko »konieczne zło«, mają ją za wiecznie głodnego molocha, otwierającego paszczę na połknięcie całych kup złota, które zdaje się bezdennie przepadać. Większa też część naszych kupców i przedsiębiorców urządzających reklamę na większą lub mniejszą skalę, nie chwyta się reklamy bynajmniej z własnego popędu i mocnego przekonania, że reklama jest im bezwarunkowo potrzebna — tylko jedynie z wrodzonej sobie zgubnej manii naśladowania innych. Jako druga pobudka do urządzania reklamy, odgrywa tu nie mniejszą rolę, także zawiść konkurencyjna. Przecież, nie dam się! i zrobię tak samo — mówi sobie zawistny współzawodnik. I tak, idzie na oślep drogą swej konkurencyi, której może być, że szczęście sprzyjało, przy jej sposobie reklamy, innym natomiast zgotować może zupełną klęskę. Ale nad tym mało kto zwykł się u nas zastanawiać, czy sposób i forma zastosowana u kogoś innego, istotnie odpowiada także

i jego celowi oraz potrzebie, a naśladuje się tylko bezmyślnie każdy ruch konkurencyi. w błędnym mniemaniu, że osiągnie się taki sam rezultat. A zresztą, na co trudzić się samemu, nad przemyśliwaniem nowego, przecież łatwiej jest podpatrzeć naśladować! U nas, szczególnie w zawodach praktycznych, mało kto trudzi się wyrobieniem własnej myśli i utorowaniem własnej drogi. To też naśladownictwo w każdej dziedzinie kwitnie u nas w całej pełni.

Odstraszający wprost przykład daje naśladowanie reklam w omówionym przedtem sposobie afiszowania ulicznego w Krakowie. Tu B.-ski, głównie dla tego »klajstruje« swe szmaty papieru po murach i parkanach, bo A.-ski przecież daje także nalepiać. Inni podpatrują i robią taksamo. Lepią więc wszyscy, oblepiają miasto, bo tak weszło w zwyczaj to... naśladowanie bez końca!

Tej »oblepiającej«, nędznej, a stosunkowo bardzo drogiej reklamy, nie robi chyba nikt dla swej przyjemności, tylko dla osiągnięcia pewnych korzyści. Wątpić jednak należy w to zupełnie, iżby tego rodzaju reklama jaką widzimy na ulicach Krakowa, mogła odnieść poważniejsze skutki; a gdyby nawet z tego korzyści były, to są one wprost znikome, albo tylko iluzoryczne. Bo któżby miał chęć i odwagę odczytywać całemi kilometrami zalepione papiery, nabite niebywałą masą tekstu, a w dodatku przeważnie poszarpane przez wiatr i uliczników, znajdujących w zdzieraniu i niszczeniu tych afiszy swą zabawkę. O resztę dzieła zniszczenia, powierzonych, często kosztownych afiszy, postarają się niekiedy sami rozlepiacze biur afiszerskich. Nie dawno doniosły dzienniki o wykryciu przez policyę krakowską niebywałego masowego zniszczenia afiszy oddanych przez różne przedsiębiorstwa do rozlepiania. Rozlepiacze uważali za korzystniejsze sprzedać te afisze na cetnary sklepikarzom na Kazimierzu, zamiast je rozlepiać. A może mieli słuszność!

Że taka reklama jest grubym absurdem i tylko wyrzucaniem pieniędzy, mógłbym dowieść w licznych wypadkach. Tam gdzie wszyscy krzyczą na całe gardło, powstaje zamieszanie i rozdźwięk. Nikt nie może mieć pretencyi, aby go słyszano. Afiszerstwo krakowskie już nie krzyczy, ale wyje i wyprawia formalne ryki, znęcając się wprost nad każdym przechodniem o wyczulonych choć trochę nerwach i posiadającym pewną dozę dobrego smaku. Przechodzeń taki, nie łatwo się pokusi do odczytywania rozlepionych w ten sposób ogłoszeń, obrażających jego oko — przeciwnie, omija je, ucieka od tej falangi papierowej jak od setek przeraźliwie hałasujących, trąbek automobilowych, albo pisku kociej muzyki z placu zgiełkowego lub jarmarku.

We wszystkich państwach kulturalnych istnieją od dawna: albo osobne ustawy krajowe, albo też ścisłe rozporządzenia władz miejscowych, regulujące sprawę wszelkich reklam, zarówno w ulicach miast, tramwajach, dworcach, lokalach i miejscach publicznych, jak również w otwartym polu, w celu ochrony od zeszpecenia piękności krajobrazu.

W Anglii wydano w roku 1907 osobną w tym celu ustawę »Advertisements Regulation Act«. Pozatem powstały różne stowarzyszenia i korporacye, które wzięły na siebie obowiązek wykorzenienia wybujałości reklam ulicznych, szpecących miasta i krajobrazy.

W Londynie zawiązało się w r. 1893 »Society for Checking the Abuses of Public Advertising«. Ale już wcześniej, bo od r. 1885 istniało tam towarzystwo »National vigilance associacion«; mające równy cel z francuskim »Société centrale de protestation

contre la licence des rues«, które z powodzeniem występowały przeciw swawolnej reklamie na ulicy. Jaki wpływ i znaczenie już w ten czas miały te towarzystwa, można wnioskować z tego, że wszelkie afisze, tablice i szyldy, mające być umieszczone na zewnątrz, podlegały cenzurze wydziałów tej korporacyi. Wszystkie zewnętrzne reklamy, względnie ich projekty, podlegały zatwierdzeniu komisyi. Nie odpowiadające warunkom, odrzucano, albo zwracano do poprawienia, jako nie kwalifikujące się ze względów estetycznych, czy też moralnych.

W ostatnich czasach, najenergiczniej zabrano się w Niemczech do trzebienia widocznych na zewnątrz przeróżnych wybryków reklamowych. W Prusiech w r. 1902 weszło w życie prawo zakazujące oszpecania pejsaży i pomników przyrody, które w pięć lat później rozciągnięto także na ukrócenie przesadnych objawów reklamy ulicznej, poddając je pod statut miast, który wymaga w każdym przypadku zezwolenia miejscowych władz budowlanych, gdy chodzi o umieszczenie na zewnątrz każdego rodzaju szyldów, wywieszek, tablic, wystawek i t. p. objektów. Sprawę afiszowania oddaję się zaś zwykle pod kompetencyę osób w tym celu ustanowionych. Prawie analogiczne przepisy wydano w roku 1909 w Saksonii, widząc dodatni wpływ tych zarządzeń w państwie sąsiednim.

Pominąwszy nawet ustawy państwowe w tym względzie, cały szereg miast europejskich — nie wyłączając kilku znaczniejszych w Austryi, z własnej inicyatywy przedsięwzięło uregulowanie sprawy reklam ulicznych.

Kiedy nareszcie Kraków, te Ateny polskie przystąpią do tego?

(C. d. n.) *Prosper Jan Żmijewski.*

Do

ŚWIETNEJ RADY MIASTA KRAKOWA.

Wydź. Twa Ochr. pięk. Krakowa na posiedzeniu w dniu 30/V br. rozpatrywał sprawę nowych linii tramwajowych. Tak ze względu na zabytkowy charakter śródmieścia, na drogie pamiątki, które sąsiedztwo tramwaju szpeci i zagraża nawet ich całości, jak również ze względu na rozwój miasta, które potrzebuje w śródmieściu, a szczególniej na Rynku spokoju, by handel i przemysł się rozwijał, a wreszcie ze względu na podniesienie ruchu mieszkaniowego, handlowego i przemysłowego w dzielnicach zewnętrznych, tramwaj powinien dochodzić tylko do pierścienia Plant, z uwzględnieniem nowo przeprowadzonej linii Salwator—Trzeci Most i odnogi jej przez ul. Grodzką na Podgórze.

Następnie należy zwrócić szczególną uwagę na połączenie ze sobą dzielnic zewnętrznych liniami okrężnemi.

W myśl tych wniosków Wydz. postanowił udać się z prośbą do Sz. Rady Miasta, by przy projektowaniu i zatwierdzeniu nowych linii tramwajowych zechciała wziąść pod uwagę powyższe zasady.

Wreszcie ze względu na to, że rozpoczęto budowę jednej z nowych linii, Trzeci Most—Dworzec towarowy, Wydział postanowił prosić Sz. Radę M. o łaskawe rozważenie, czyby jeszcze nie dało się linii tej przeprowadzić tak, by nie szkodziła Śródmieściu.

A więc:

1. Czy nie możnaby jej prowadzić poza obrębem Plant.
2. Gdyby zaś to nie dało się uskutecznić, prowadzić ją tak, by jaknajmniej ulic zajmowała — t. j. dwu torowo od Poczty przez ul. Sienną. Mały Rynek, Linią A-B, ul. Sławkowską i Długą, a bezwarunkowo nie dzielić jej na kilka ulic.

Mamy nadzieję, że Sz. R. M. raczy uwzględnić prośbę płynącą z gorącego zajęcia się Miastem i jego przeszłością.

Kraków, dnia 6 czerwca 1913.

Do

SZANOWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW UPIĘKSZENIA KRAJU

w Krakowie.

Odezwa Szanownego Towarzystwa w sprawie zajęcia się umiejętnem odrestaurowaniem Zamku Nie-

połomickiego nadeszła właśnie w chwili, gdy sam jako Przełożony Sądu również miałem zamiar zwrócić się do odnośnych Władz konserwatorskich, by sprawę tę wzięły w swe ręce i doprowadziły do tego, iżby ten zabytek uchronić od zniszczenia. Zarząd Zamkiem i czuwanie nad konserwacyą jego nie należy bowiem do tutejszego Sądu, który tylko w nim jest umieszczony obok innych władz lecz do miejscowego c. k. Zarządu domem i lasów pozostającego pod kierownictwem c. k. Dyrekcyi Domen i lasów we Lwowie. Otóż od obecnego c. k. Radcy leśnictwa Nawratila dowiedziałem się, że na restauracyę Zamku niepołomickiego są już plany i preliminowane fundusze, ale wszystko to spoczywa w c. k. Ministerstwie rolnictwa we Wiedniu. Przytem ze względu iż to jest zabytek historyczny podlega ta restauracya także orzeczeniu c. k. Ministerstwa Wyznań i oświaty i dla tego sprawa tak długo się wlecze. Bliższe szczegóły udzieliłby tutejszy Zarząd domen i lasów.

Ponieważ Szanowne Towarzystwo sprawę tę poruszyło przeto imieniem tut. Sądu, który część ubikacyi Zamku niepołomickiego zajmuje, upraszam usilnie o zbadanie na jakiej drodze istotnie restauracya się znajduje i ewentualnie zasiągnięcie informacyi w tym celu także od Grona konserwatorów i przynaglenie odnośnych Władz do przyspieszenia dalszych robół bo Zamek ten niekonserwowany niszczeje i niebawem z różnych jego archeologicznych wartościowych rzeczy dużo zaginie.

Przed kilku laty część arkad została odnowioną tylko pod grozą zawalenia się sklepienia a dalszych nie odnawia się cała frontowa ściana Zamku wystawiona na deszcze i silne wichry, wietrzeje i niszczeją ornamentacye przy bramie wchodowej i w gruzy się rozsypuje tak, że dla odnowienia nawet nie będzie można potem wiedzieć jak wyględały.

Wreszcie wkazanemby było po odrestaurowaniu Zamku wystaranie się, aby w niem nie było nadal częściowych koszar ułańskich zwłaszcza, że są wolne w Niepołomicach kasarnie po piechocie, gdyż wojsko nie stara się o utrzymanie w należytym poszanowaniu tego rodzaju zabytków historycznych.

Żywię niepłonną nadzieję, że Szanowne Towarzystwo po tem krótkiem wyjaśnieniu sprawy Zamku niepołomickiego podejmie na właściwej drodze dalsze kroki celem przyspieszenia jego odnowienia.

Naczelnictwo c. k. Sądu powiatowego.

Niepołomice, dnia 1 czerwca 1913.

Stosownie do życzenia powyższego listu wysłano ze Związku podania do c. k. Ministerstwa rolnictwa i oświaty, jako też c. k. Dyrekcyi Domen i lasów we Lwowie. Oczekujemy przeto odpowiedzi.

Do
SZANOWNEJ ORGANIZACYI SOKOLICH DRUŻYN SKAUTOWYCH
w Krakowie.

Organizacya drużyn Skautowych tak się rozwinęła i tak szerokie zatoczyła kręgi, a przy tem tak sumiennie wypełnia swoje obywatelskie obowiązki, że stała się już dzisiaj bardzo poważnym czynnikiem w całokształcie pracy narodowo-społecznej i kulturalnej. Ponieważ zorganizowane młode i chętne siły winny być przez społeczeństwo wyzyskane w każdej dziedzinie, dającej się wciągnąć w ramy działalności, daną organizacyją objętej, zwracamy się do Szanownej organizacyi S. D. Sk. o wytyczenie młodzieży Skautowej nowych zadań, które w znacznym stopniu przyczynić się mogą do rozwinięcia w niej umiłowania piękna i kraju rodzinnego, jego zabytków i przyrody, a ponadno walnie mogą wspomódz usiłowania tej części społeczeństwa, która postanowiła sobie zadanie z wszelkich sił dążyć do ochrony piękności kraju rodzinnego i rozbudzenia zrozumienia dla niej całej ludności. Prosimy przeto Szanowną organizacyę aby zechciała zlecić swoim drużynom pomoc tu objętą następującemi punktami.

1. Zajęcie się w celu opieki lub ochrony wszystkiem co na to zasługuje, przez swoją piękność, historyczną lub kulturalną zabytkowość. Będą to zarówno dzieła ręki ludzkiej, jak ruiny, zamki, piękne budowle np. podcieniowe wiejskie kościółki, kapliczki i krzyże przydrożne lub inne pomniki; jak również twory przyrody; geologiczne: jak piękne skały, odkrywki i t. p.; botaniczne: stare wiekowe lipy, dęby i t. p. zeologiczne: rzadkie czworonogi lub ptaki jak i wiele innych rzeczy, które będą się nasuwały same, a tu objęte być nie mogą z braku miejsca.

2. Wszelkie piękne lub drogie dla nas miejsca, przez to licznie zwiedzane, są narażone na zaśmiecenie; obowiązkiem przeto każdego naprawdę je szanującego i miłującego winno być: papiery, niedopałki, flaszki i szkło, skorupy, lub łupiny usuwać (najlepiej zakopywać), a jeśli można w grzeczny, a stanowczy sposób pouczać wycieczkowców, aby to samo czynili. W okolicy Krakowa mamy Skały Panieńskie, Skałę Kmity, las w Kocmyrzowie lub Mogile, ruiny Tyńca, Tenczynka i t. podobnych wiele miejsc, w górach wszystkie szczyty i piękne miejscowości.

3. Komunikowanie o wszystkich wyżej wspomnianych przedmiotach w celu ich ochrony, szczególniej gdy jej wymagają niezwłocznie jest dla nas ważne, aby poczynić odpowiednie kroki.

4. W ważnych dla nas wypadkach będziemy, komunikaty drużyn Skautowych nam nadsyłane, publi-

kowali w organie Związku, Miesięczniku Artystycznym, a przeto należy zebrać dane sumiennie, nietylko z podaniem miejscowości, poczty, powiatu, ale także właściciela danego przedmiotu o ile można władzy jakiej podlegać może jej zachowanie, a więc gminy, starostwa i t. p.

5. Należy o ile można samemu lub za pomocą innych osób, robić zdjęcia fotograficzne, które są nieraz niezbitemi dowodami omawianej sprawy, na fotografii na drugiej stronie pisze się ołówkiem zwykłym, datę, miejscowość i posiadacza kliszy t. j. autora.

Mamy nadzieję, że nasza odezwa znajdzie oddźwięk i niebawem nietylko liczne miejsca wycieczek stracą barbarzyńską cechę zaśmieconych podworców, ale, że zdołamy wspólnemi siłami po całym kraju od wandalizmu dorobek kultury naszych ojców i dzieła przyrody uchronić.

Kraków, dnia 7 czerwca 1913 r.

WYCIECZKA DO ANGLII.

Od 17 do 27 sierpnia 1913 r. odbędzie się wycieczka do Anglii. Ta naukowa wycieczka obejmie w swym programie podróży najistotniejsze do życia powołane urządzenia angielskiego ruchu decentralizacyi miast. Może ona przeto dać poważny materyał zarówno pp. architektom, państwowym i miejskim urzędnikom, inżynierom, jak również tym, którzy albo w społecznym lub też kulturalnym kierunku temi sprawami się interesują (jak lekarze, fabrykanci i t. p.). Programem objęte są miasta Londyn, York, Liverpool i Birmingham. Po za rozmaitemi urządzeniami gminnemi zwiedzane będą plantacye ogrodowe w New Earswick, Port Sunlight, Bournville, Harborne, Hampstead, Letchworth, Ealing i w Londynie.

Od Wesel tam i z powrotem całkowite utrzymanie wyniesie 300 Marek. Szczegółowy program otrzymać można: Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft.

Schlachtensee-Berlin.

KONGRES SZTUKI BUDOWANIA MIAST I ORGANIZACYA ŻYCIA W GMINIE.

(Gandawa 27 lipca — 1 sierpnia)

Podczas międzynarodowej wystawy w Gandawie zasiadać będzie od 27 lipca do 1 sierpnia 1913 r. kongres (Congrès international de l'Art de construire les villes et de l'Organisation de la Vie communale), Omawiane będą liczne sprawy, a mianowicie:

Stosunki prawne miast i poszczególnych ich części.

Jak się kształtują pojedyncze części względem całości organizmu miejskiego.

Gospodarka finansowa miast.

Statuty urzędów miejskich.

Inicyatywa jednostek względem urzędów.

Rozwój ekonomiczny miasta.

Publiczne wychowanie (szkoły, biblioteki, czytelnie, muzea itp.)

Poza tem sprawa piękna będzie odgrywała ważną rolę. Kongres powyższy zapowiada się niezmiernie ciekawie, a zajmujący się budową nowoczesnych miast znajdą obfity materyał zarówno na wystawie jak i w programie kongresu. Urzędnicy miejscy mieliby tu wielkie pole do studyów.

TOWARZYSTWO OCHRONY PIĘKNOŚCI KRAJU W STYRYI.

Verein für Heimatschutz in Steiermark.

Siedmnastego kwietnia b. r. odbył się w Gracu walne zgromadzenie Tow. ochr. p. kraju w Styryi. Ze sprawozdania widzimy, że członków jest 889 a więc pokaźna cyfra. Jeszcze więcej musi zaimponować cyfra zamknięcia rachunkowego, która wykazuje ogólną cyfrę 58.148 kor. 27 hal. Między innemi subwencya c. k. Ministerstwa robót publicznych w sumie 3000 koron (w porównaniu z nami nieskończenie wielka, gdyż myśmy nic nie otrzymali).

Wśród prac jakie przeprowadziło Towarzystwo w roku 1912 następujące są najważniejsze:

1. Budownictwo. 2. Konserwatorstwo zabytków. 3. Działalność w obrębie Gracu. 4. Ochrona przyrody. 5. Ludoznawstwo. 6. Wydawnictwa, wystawy i wykłady.

TREŚĆ NRU 5 i 6:

Redaktor odpowiedzialny: JAN GRZYWIŃSKI.

W KRAKOWIE 1913 ROKU. — CZCIONKAMI DRUKARNI „CZASU", POD ZARZĄDEM ALEKSANDRA ŚWIERZYŃSKIEGO



— W KRAKOWIE 1913 ROKU. — CZCIONKAMI DRUKARNI „CZASU", POD ZARZĄDEM ALEKSANDRA ŚWIERZYŃSKIEGO. —